



Wijkraad Welgelegen

onafhankelijke belangenvereniging voor de bewoners van de Apeldoornse wijken Welgelegen en Zevenhuizen

Dossier giftreinen

HET RISICO IS KLEIN MAAR DE IMPACT ALS HET MISGAAT IS ENORM...

IN 2020 REDEN ER 36 KETEL- EN CONTAINERWAGENS PER WEEK OVER HET SPOOR AAN DE RAND VAN ONZE WIJK

VERVOER GEVAARLIJKE STOFFEN PER TREIN



Gevaarlijke stoffen zijn niet meer weg te denken uit onze samenleving. Ze zijn bijvoorbeeld nodig als brandstof, voor het maken van kunststoffen, maar ook voor het maken van medicijnen en elektronica. In Nederland wordt ongeveer 2% van de totale hoeveelheid gevaarlijke stoffen in ketelwagens met de trein vervoerd. Eén van de spoorlijnen die daarvoor gebruikt wordt is de spoorlijn van Amersfoort via Apeldoorn en Deventer naar Oldenzaal (de Bentheimroute).

Europese en nationale wetgeving

Onder gevaarlijke stoffen verstaan we stoffen die brandbaar, explosief en/of giftig zijn. Omdat er risico's zijn aan het vervoeren van deze stoffen is er Europese regelgeving opgesteld. Om de risico's voor omwonenden van de transportroutes beperkt te houden heeft Nederland aanvullend op de Europese regelgeving de wet Basisnet opgesteld. In deze wet die april 2015 van kracht is geworden zijn de routes aangewezen die voor het vervoer van gevaarlijke stoffen gebruikt mogen worden. Deze wet biedt gemeenten duidelijkheid o.a. over gebieden waar een 'verantwoordingsplicht' geldt om preventieve maatregelen te nemen. Denk aan het opstellen van een ontruimingsplan voor een gebouw of fysieke maatregelen om de veiligheid van een gebouw aan de spoorzijde te versterken.

Kansberekening

In de regeling Basisnet staan de risicoplafonds beschreven die gelden langs transportroutes en welke regels er gelden voor ruimtelijke ontwikkeling. De gebruikte risicoplafonds zijn gebaseerd op kansberekening. Het werkelijke risico hangt immers niet alleen af van de vervoersaantallen maar ook van de veiligheidsmaatregelen aan de wagons en trein, de veiligheid op het spoor en de populatiedichtheid en spreiding nabij het spoor.

In de regeling Basisnet is berekend op welke afstand van het spoor de kans 1 op 1 miljoen is, dat iemand die daar voortdurend aanwezig is, als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen overlijdt. Dit heet het plaatsgebonden risico (PR 10⁻⁶). Binnen deze afstand mogen géén woningen of andere kwetsbare objecten staan. Voor Apeldoorn geldt dat in de regeling is vastgesteld dat deze afstand **0 meter** is.

Concreet betekent dit dat er vanuit de wet Basisnet geen verbod is op woningen naast het spoor in de gemeente Apeldoorn. Omdat de kans dat bewoners van deze huizen zouden komen te overlijden door een ongeval met gevaarlijke stoffen kleiner is dan 1 op 1 miljoen.

Ter vergelijking: in de omgeving van bijvoorbeeld de Maasvlakte is deze afstand door de veel hogere aantallen die hier vervoerd worden zo'n 100 meter. Binnen deze 100 meter staan in dit gebied dus ook geen woningen.

Groepsrisico

In de regeling Basisnet is ook berekend op welke afstanden van het spoor de kans 1 op 10 miljoen en de kans 1 op 100 miljoen is, dat er meer dan 10 mensen overlijden als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Dit heet het groepsrisico. **Voor Apeldoorn zijn deze afstanden momenteel respectievelijk 0 meter en 28 meter. Deze afstanden zijn onder andere gebaseerd op vooraf vastgestelde hoeveelheden ketelwagens, en de populatiedichtheid bij het spoor (toen het Basisnet tot stand kwam).**

Belangrijk om te benadrukken is dat er volgens de wet alleen getoetst wordt of het plaatsgebonden risico (PR 10⁻⁶) van 1 op 1 miljoen niet overschreden wordt. Het groepsrisico (1 op 10 miljoen en 1 op 100 miljoen) is in die zin geen 'harde' veiligheidsnorm, maar wel een norm waar gemeenten in hun monitoring en bij het maken van ruimtelijke plannen rekening mee houden.



Dat de aantallen ketelwageneenheden genoemd in het Basisnet vrij willekeurig zijn vastgesteld blijkt uit de werkelijke aantallen ketelwagens die jaarlijks vervoerd worden, ook door Apeldoorn.

Vervoerders moeten aan ProRail toestemming vragen om te rijden en in het geval van gevaarlijke stoffen ook aangeven om welke stoffen en hoeveelheden het gaat.

Aantal ketel- en containerwagens dat per spoor door Apeldoorn vervoerd is vanaf 2015:

Jaar	A	B2	B3	C3	D3	D4
2015	2444	95	0	843	86	2
2016	2693	155	0	2097	110	47
2017	802	17	0	1464	0	51
2018	819	57	0	910	13	25
2019	1161	2	0	2445	0	26
2020*	496	0	0	889	0	14

* t/m 3e kwartaal

Stofcategorie	omschrijving	voorbeeldstof
A	brandbaar gas	propan
B2	toxisch gas	ammoniak
B3	chloor (toxisch gas)	chloor
C3	brandbare vloeistof	pentaan
D3	toxische vloeistof	acrylnitril
D4	toxische vloeistof	acroleïne

Werkzaamheden aan de Betuweroute en andere externe factoren

Gedurende de periode van werkzaamheden aan de Betuweroute worden treinen onder andere over het traject door Apeldoorn omgeleid. Deze omleidingen vinden al vanaf 2015 plaats. Een einddatum is nog niet bekend, maar verwacht wordt dat deze werkzaamheden tot minimaal 2026 zullen duren. Deze omleidingen hebben de aantallen in de bovenstaande tabel beïnvloed, en zullen dat de komende jaren blijven doen. Vanaf 2016 zien we een afname in de cijfers. De economische groei (tot aan de coronacrisis) zorgde voor meer goederenvervoer, en dus ook voor meer vervoer gevaarlijke stoffen per spoor en over de weg. Tegelijkertijd was vervoer via de rivieren door de aanhoudende lage rivierwaterstand beperkter mogelijk dan normaal.

Monitoringrapportages

In opdracht van het ministerie wordt door een onafhankelijk bureau jaarlijks een monitoringrapportage opgesteld, waarin het berekende risico (op basis van onder andere de werkelijke hoeveelheden ketelwageneenheden) vergeleken wordt met het wettelijk toegestane risico.

De rapportage over 2020 verschijnt begin 2021. Bij de berekening van het werkelijke risico in de jaarlijkse monitoringsrapportages wordt niet alleen gekeken naar de soort en hoeveelheid stoffen, maar ook naar maatregelen die de veiligheid beïnvloeden. Denk aan ketelwagens met of zonder kreukelzones, bots-buffers en veiligheidssensoren zoals 'hot box' detectie (temperatuursensoren).

Deze rapportages zijn openbaar en te vinden op: www.infomil.nl/onderwerpen/veiligheid/basisnet-0/spoor/

Is er sprake van te hoge risico's (geweest)?

Uit de berekeningen over 2015 t/m 2019 blijkt dat het plaatsgebonden risico constant op 0 meter bleef staan, ook al zijn er veel grotere aantallen ketelwageneenheden vervoerd dan in de regeling Basisnet zijn genoemd. De wettelijke norm is dus niet overschreden.

Tegelijk realiseren wij ons dat dit lastig uitlegbaar is. De wet Basisnet noemt aantallen ketelwageneenheden, de werkelijke aantallen liggen (ver) daarboven en toch is de wettelijke norm niet overschreden. In het eerste deel van dit artikel hebben we uitgelegd dat dit komt omdat het risico dus niet alleen af hangt van de vervoerde hoeveelheden, maar ook van andere factoren.

Wel zijn de andere afstanden overschreden:

	afstand in wet BN bij groepsrisico	werkelijke afstand bij groepsrisico
	1 op 10 miljoen	1 op 10 miljoen
2018	0 meter	10 meter
2019	0 meter	27 meter
1 op 100 miljoen		1 op 100 miljoen
2018	15 meter	100 meter
2019	28 meter	126 meter

Door deze overschrijding van de afstanden laat de gemeente bij ontwikkelingslocaties met grote aantallen woningen altijd het groepsrisico berekenen op basis van de werkelijke aantallen, in plaats van te kijken naar de aantallen in de regeling Basisnet. Dit om te voorkomen dat besloten zou kunnen worden om in een bepaald gebied te bouwen, terwijl dat op basis van de werkelijke aantallen misschien geen verstandige keuze is. **Zoals eerder uitgelegd is bouwen direct naast het spoor in Apeldoorn weliswaar wettelijk mogelijk in verband met het plaatsgebonden risico van 0 meter**, maar de wet geeft ook aan in welke zones wel een 'verantwoordingsplicht' geldt om preventieve maatregelen te nemen. En dit is logischerwijs iets om rekening mee te houden voor het college bij het plannen van ontwikkelingen.

Omgevingswet

In het kader van de nieuwe Omgevingswet zal in de toekomst worden gewerkt met aandachtsgebieden die vanaf de buitenste spoorstaaf worden getekend en 30 meter (brandaandachtsgebied) en 200 meter (explosieaandachtsgebied) groot zijn. Daarnaast blijft het plaatsgebonden risico bestaan.

Binnen deze 30 en 200 meter moeten zeer kwetsbare objecten aangewezen worden als objecten in een bouwvoorschriftgebied. Het uitgangspunt is dat het de voorkeur heeft om nieuwe ontwikkelingen buiten deze aandachtsgebieden te plaatsen. Indien hier om bepaalde redenen vanaf geweken wordt, is het belangrijk om goed af te wegen welke andere maatregelen mogelijk zijn. Het beperken van de 'personendichtheid' is een voorbeeld van zo'n mogelijke maatregel.

06-10343997

secretaris@wijkraadwelgelegen.nl